# loco revue

10/78

mensuel n° 398 - Octobre 1978 / 42e année / Prix 9,50 F

398

# loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

## SOMMAIRE 10/78


| | | |
|---|---|---|
| **c.f. réels** | **550** | les locomotives 150 "Decapod" des c.f. français |
| | **561** | les locomotives autrichiennes crocodiles et le modèle à l'échelle HO proposé par Roco (1re partie : le matériel réel) |
| **reportage** | **568** | exposition de modélisme à Walferdange (L) |
| **réseau N** | **556** | "Les femmes sont sans cesse tourmentées du désir d'apprendre ce qu'elles s'obstinent à ignorer (Crébillon fils) |
| **construction** | **574** | le TGV 23000 en HO (1re partie) |
| **modélisme à toute vapeur** | **578** | la 020.T Cockerill au 1/22,5 de F. Laluque |
| **trucs et moyens** | **567** | à soumettre à votre réflexion |
| **test** | **564** | les essais au banc du matériel ferroviaire miniature (3e partie) |
| | **581** | le tombereau. Eaos 8 01 de Jouef, en HO |
| | **585** | les voitures ex-DR de Jouef, en HO |
| **model shopping** | **588** | Central-Train, Ducret, Frowis, GECP, Marklin, Mourgeon, Roco |
| **divers** | | la presse étrangère, des livres et des revues, à travers les clubs, nouvelles brèves, petites annonces |


**Nota : l'abondance du sommaire nous oblige à reporter à Novembre la suite de l'article sur le réseau de Kerfany et sur la 040.TA au 1/20.**

**COUVERTURE :** Train d'agence 16182 Nice-Amsterdam tracté par une BB 22200 sur le viaduc de la Rague à Théoule (4/6/78).

Cliché Gilles Ferry


*Fondateur :*
*Jean-Edmond FOURNEREAU*
*Directeur :*
*Jean-Lucien FOURNEREAU*
*Avec la collaboration de :*

Pierre **Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Jehan Hubert Levie, Marcel Le Guay, Francis Marx.**

*ADMINISTRATION - REDACTION*
*PUBLICITE - VENTE :*

*Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous* ***Tél.- (97) 24.01.65.***

***Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.***
***En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.***
***Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :***

**Le numéro : France : 9,50 F, autres pays : 11,- F ou 2,45 Dollars ou 1,30 Livre**
**L'abonnement : France 95,- F, autres pays : 110 FF ou 24,50 Dollars ou 13 Livres**

*L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.*

*C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.*
*Référence bancaire : BNP Auray.*



***Tous droits de reproduction réservés.***

***Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.***

***Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.***

***Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.***



éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

# Les Locomotives à vapeur DECAPOD (150) des chemins de fer français

j. gillot

Les locomotives Décapod à tender séparé et à châssis rigide, comportant 1 bissel à l'avant et 5 essieux moteurs couplés, marquent, pour les chemins de fer européens (URSS non comprise), l'apogée de la locomotive pour trains de marchandises lourds.

Ce type de machines, de symbole 150 en France, 1E en Allemagne et 2.10.D dans les pays anglo-saxons, n'a jamais existé sous la forme de locomotive-tender, ou de locomotives articulées. Il n'a été dépassé, toujours en Europe, que par le type 151 (Santa-Fé), produit au total à 62 exemplaires seulement :

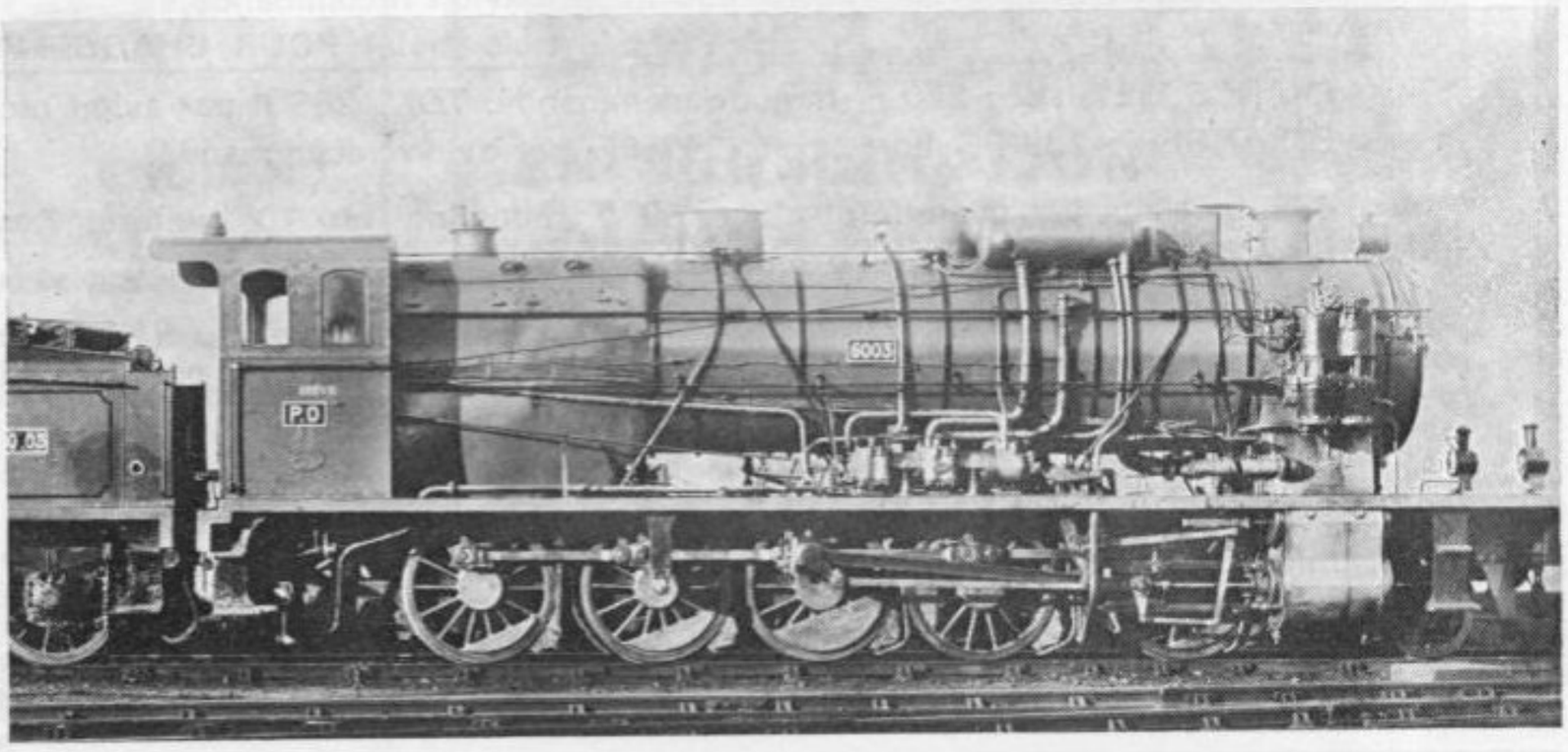
France : 10 machines PLM 151A et 2 machines AL G16.

Allemagne : 28 machines série 45 DR, de 1936.

Espagne : 22 machines 3101 à 3122, de 1942-1943,
et par le type 160, dont la fameuse 160 A 1 SNCF, et les anciennes et faibles Wurtembergeoises K et DR 59°, de 1917, construites à 44 exemplaires.

C'est en Allemagne que le type Décapod a connu sa plus grande extension, puisqu'on peut estimer à plus de 15 000 le nombre de locomotives de ce type qui y ont été construites, et les machines dites de guerre ont circulé, à partir de 1942, sur la plupart des réseaux européens, qui les ont bien souvent récupérées à la Libération (c'est le cas pour la SNCF, des 150 X, Y et Z). En 1973, de nombreuses 150 des séries DB 44, 50 51, 52 circulaient encore sur les lignes de la DB, et les Décapod série 043 et 050 furent, avec les Mikado 042, les dernières machines à vapeur en service régulier sur des lignes DB.

En Grande-Bretagne, le type Décapod n'est apparu qu'au cours de la deuxième guerre, avec des machines « de guerre » très légères (13,7 t. par essieu), dérivées directement du type « Austérity » (140). Par contre, il a marqué le chant du cygne de la vapeur sur les BR avec les 92000 à 92250, construites à partir de 1954 ; l'une d'elles, malgré des roues motrices de 1,54 m de diamètre seulement, a roulé à 145 kmh.



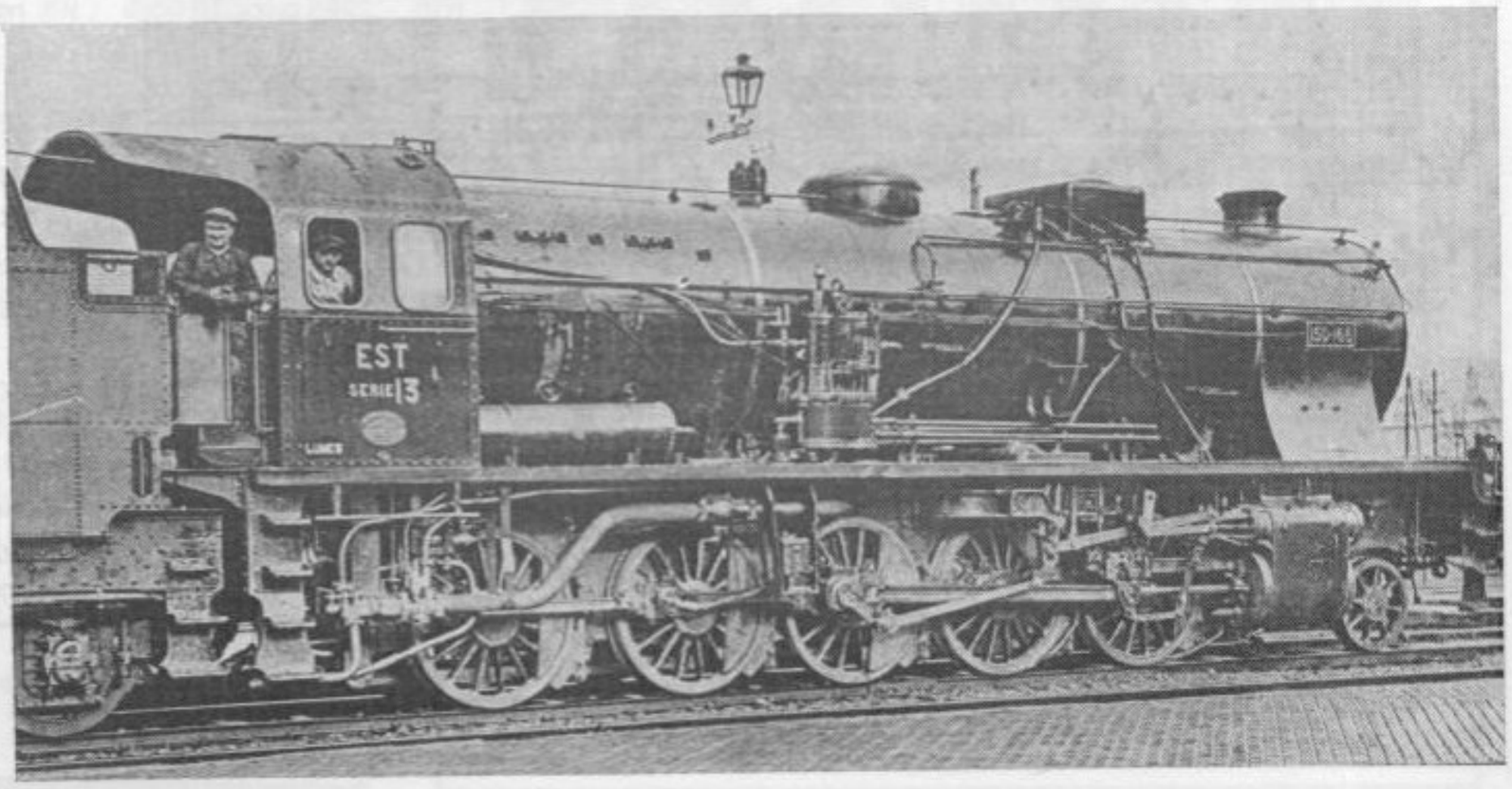

**4-150.A3 ex 6001 à 6070 P.O. (1910-1912)**

Pour l'ensemble des réseaux européens, la Décapod fut la locomotive la plus répandue, et de loin.

Les chemins de fer français, y compris l'ancien réseau d'Alsace-Lorraine, ont utilisé au total 1 043 locomotives Décapod, qui se répartissent comme suit :

— Locomotives d'origine française (ou AL) pour le compte des anciens ré-

**1-150.E-166 série 13 A.L. du dépôt de Lumes**



seaux : 454, dont : AL 47. Est 195. Nord 132. Etat 10. PO 70.

— Locomotives SNCF : 115 (150 P).

— Locomotives allemandes :

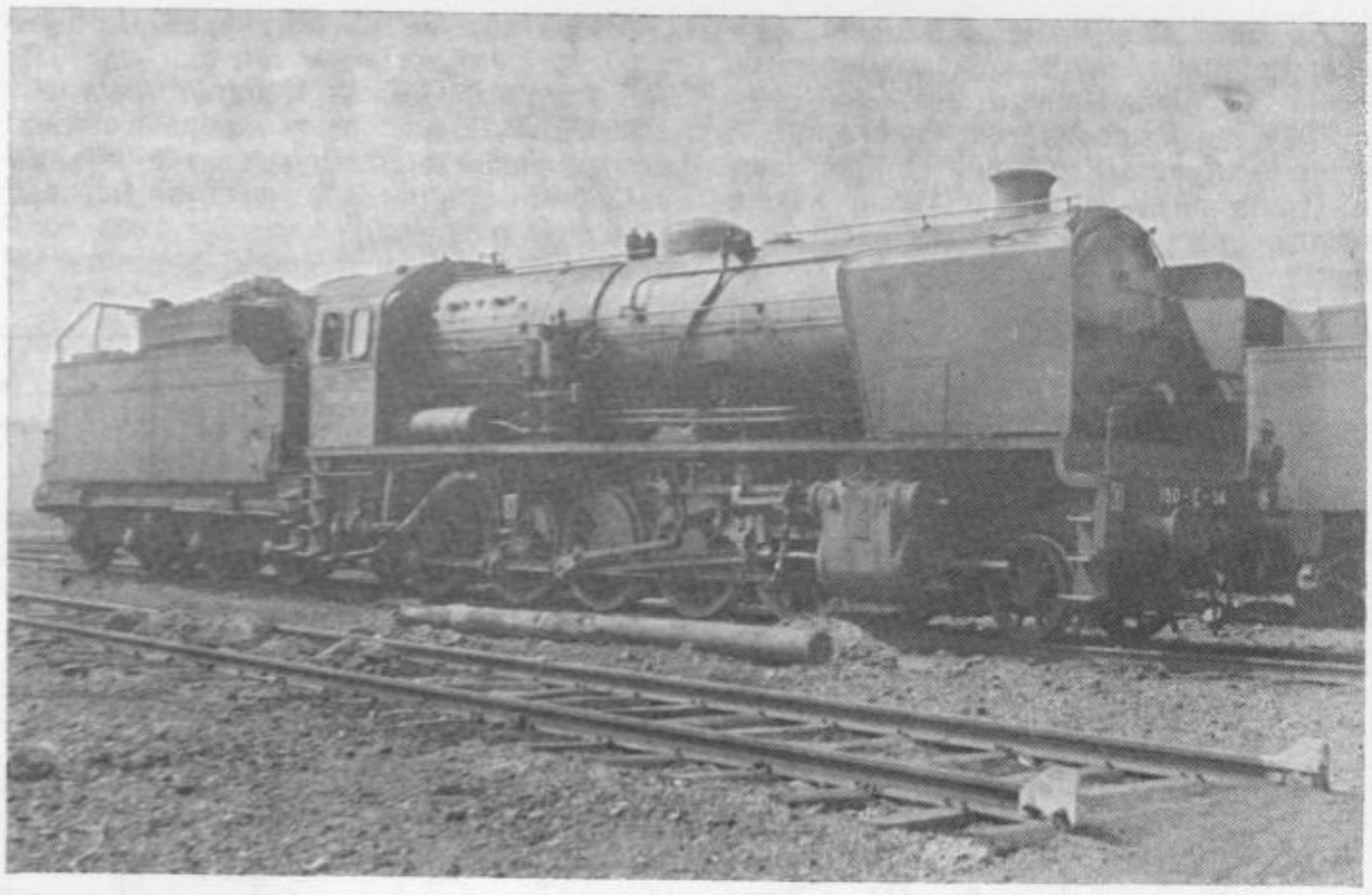
Armistice 1918 : 511 (AL et Est).

Armistice 1945 : 323 dont : Est 248. Nord 75.

La première Décapod européenne fut construite en 1905 par la Société Alsacienne de constructions mécaniques, à Graffenstaden, sur les plans du célèbre ingénieur de Glehn, dont ce fut la dernière création avant départ en retraite, pour le compte des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, alors sous contrôle allemand.

47 locomotives, numérotées série G 11 (selon les principes des CF allemands) nos 5501 à 5547, furent construites de 1905 à 1910. C'étaient des compounds 4 cylindres, à vapeur saturée, cylindres BP extérieurs, typiquement de conception SACM, de faible puissance, et fort analogues aux consolidation (140) déjà produites par la Société Aalsacienne : 4001 à 4175 de l'Est, 5001 à 5167 du PO et 4001 à 4018 du Midi. Leurs dimensions et leurs performances modestes n'en faisaient d'ailleurs que de grosses « Consolidation ». Elles étaient toutes réformées pour 1938, sauf 13 qui furent transformées en type 151 T de 1929 à 1933, pour les services de manœuvres, renumérotées 8201 à 8213 (série T 19).

En même temps qu'il étudiait, avec la SACM, ses fameuses Pacific 3500 et 4500, le PO mettait au point ses locomotives 6001 à 6070 qui, construites de 1910 à 1913, sont donc les deuxièmes Décapod françaises, et les troisièmes européennes, après les compound 4 cylindres de Gölsdorf, mises en service en 1907 par les CF autrichiens.



1-150.E-94 à Thicnville en mai 1946.

Les « 6000 » PO, toujours construites selon les principes chers à de Glehn, sont donc analogues aux G 11 AL, mais beaucoup plus largement dimensionnées (masse adhérente de 78 t, contre 68 t pour la G 11) et de conception plus moderne (surchauffe de construction, distributeurs cylindriques).

LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Compound. 4 cyl. Tiroirs plans
Vapeur « saturée

CONSTRUCTION

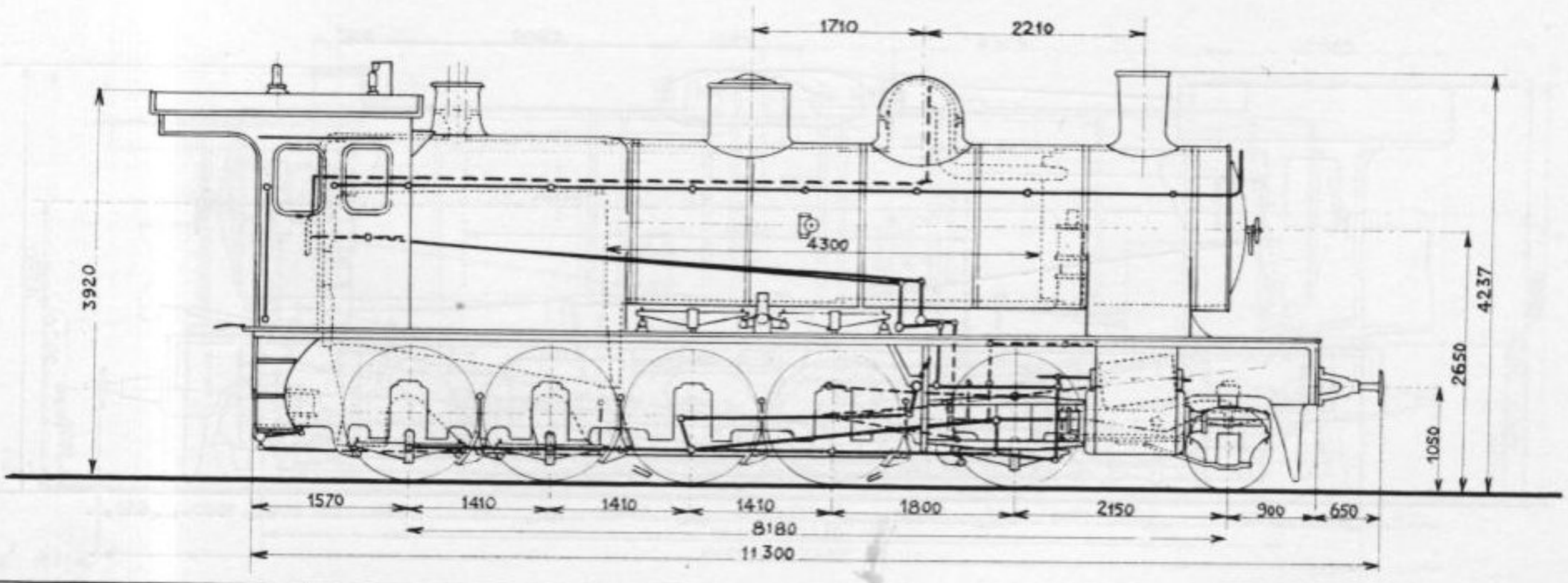
SACM (Graffenstaden) 1905 à 1910

Origine : Chemins de fer d'Alsace Lorraine (AL) alors sous contrôle allemand

Etudiées par de Glehn, de la SACM. Typiquement AL. Toutes reformées avant 1938 sauf 13 locomotives transformées en 151 T de 1929 à 1933 renumérotées 8201 à 8213, puis 151 TB 201 à 213 (Est) et reformées pour 1952.

AL. SERIE **G 11**

**5501 à 5547**




Surface de grille : 2,77 m²
Surface de chauffe : 250,5 m²
Nombre de tubes 280
Timbre : 15 HPZ
Diamètres des roues : 0,85 m. 1,35 m

Cylindres { Φ HP (intérieurs) 0,39 m. BP 0,60 m (extérieurs)
{ courses : 0,65 m.
Masses : Vide 67,5 T. en charge : 75,9 T. d'adhérence : 66,6 T
Puissance : 1185 cv. Effort maxi 21,5 T.
Vitesse : 60 km/h.

Foyer Belpaire. Echappement à valves. Conduite à droite.
Distributions HP stephenson, BP Walschaerts.
Bissel à suspension conjuguée. 2 injecteurs
**Tenders** : mêmes numéros, puis devenus, attelés à d'autres locomotives : 16 C (3 essieux). 18 A (2 bogies)

Les 6000 ont effectué un excellent service, particulièrement sur les lignes du Massif Central. Numérotées 4-150 A à la SNCF, elles subsistèrent jusqu'en 1957, ayant reçu un échappement mieux adapté (trèfle ou Kylchap), un compresseur bi-compound et un réchauffeur d'eau (partiel).

Alors que le PO sortait sa dernière 6000, le Nord sortait à son tour en 1912, ses premières Décapod, numérotées 5001 et 5002. Ces machines étaient d'ailleurs une simple extrapolation des 140, nos 4061 à 4340, du même réseau avec un faisceau tubulaire plus long. La 5001 était compound à 4 cylindres, mais avec les HP extérieurs, et à surchauffe, tandis que, à titre expérimental la 5002 était à simple expansion 4 cylindres. Après essais, elle fut transformée en compound, comme la 5001.

La série se continua jusqu'en 1929. 112 locomotives, numérotées 5001 à

## LOCOMOTIVE A MARCHANDISES

Simple expansion 3 cylindres Surchauffe

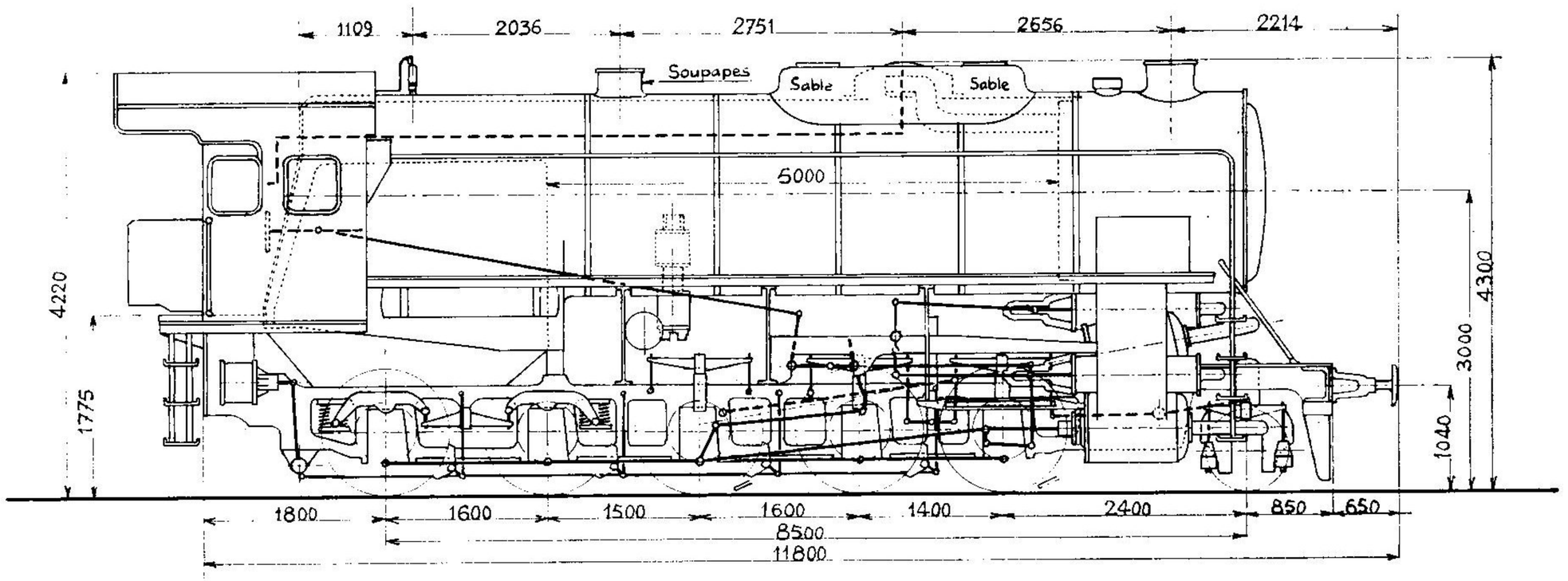
CONSTRUCTION

HENSCHELL à Cassel 1917

Origine : Etat Allemand. série G 12 n° 5554
Mutée à la Compagnie de l'Est au titre. Armistice 1918
Série XIII n° 5015
Réformée le 22 mars 1945

**1 . 150 - A**

**15**




Surface de grille : 4,60 m²
Surface de chauffe : 243 m²
Surface de surchauffe : 73,5 m²
34 éléments SCHMIDT
Timbre : 13 Hpz

Roues : 82 cm et 125 cm
Cylindres : ϕ 56 cm Course 60 cm
Poids : Vide : 81,8 T. Chargé : 90 T. Adhérent 78 T.
Puissance 1970 cv. Effort de traction 29350 Kg
Conduite à droite

Tender 3 essieux 12 B 15 ( ex 5015)
Distributeurs cylindriques admettant par les bords intérieurs
Distributions conjuguées (renvois des extérieurs sur le médian)
Châssis en barres . Frein Westinghouse

## LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Simple expansion 3 cylindres Surchauffe

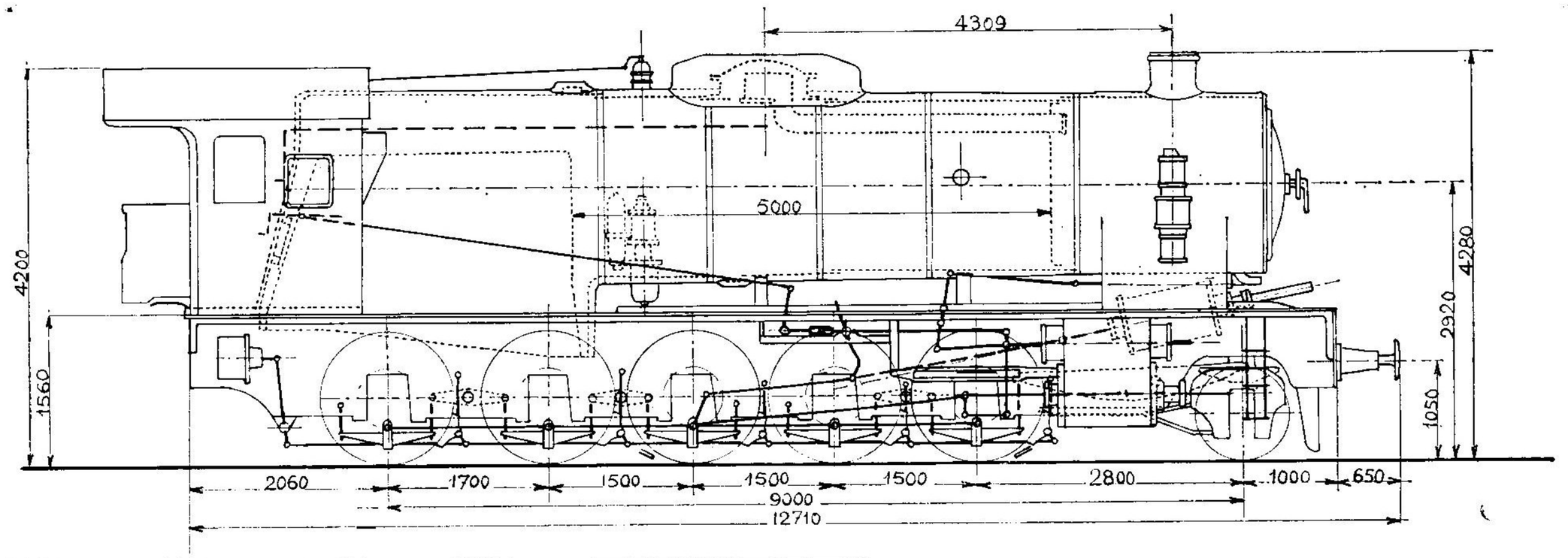
CONSTRUCTION

HENSCHEL 1917

Origine :
150 B 546 à 550 . ex 5101 à 5105 EST . acquises au titre Armistice 1918 (Allemagne G 12[4])
Mutées à l'AL avant 1938 (5546 à 5550)
150 B 551 à 562 . ex 5551 à 5562 AL série G 12[4]
Réformées pour 1955

**1 - 150 - B**

**546 a 562**




Surface de grille : 3,28 m²
Surface de chauffe : 213,9 m²
Surface de surchauffe : 73,5 m²
32 tubes 125 x 133 . 206 tubes 41 x 46
Timbre : 14 Hpz

Roues : 100 cm et 140 cm
Cylindres : Diamètre 56 cm Course 66 cm
Poids : Vide 90 T. En charge 99 T. Adhérent 85 T.
Puissance 1720 cv. Effort de traction 20700 kg
Conduite à droite

Tenders à bogies 21 E 1 à 5 et 551 à 562
Distributeurs cylindriques admettant par les bords intérieurs
Distributions conjuguées (renvois des extérieurs sur le médian)
Alimentation : Injecteur et ensemble KNORR

5022, et 5031 à 5120, puis SNCF 2, 150 A 1 à 112. C'étaient des machines typiquement Nord, dignes du renom de ce réseau. Avec leurs roues motrices de 1,55 m (contre 1,40 m aux 6000 PO), elles pouvaient rouler à 90 km/h, avec une masse d'adhérence de 90 t, en faisant ainsi des machines aux performances bien supérieures à celles des 6000 PO.

De 1942 à 1951, 34 d'entre elles furent encore améliorées par remplacement des tiroirs plans BP par des distributeurs cylindriques, par augmentation des sections de passage de la vapeur, agrandissement des boîtes à vapeur HP, adjonction d'un échappement Lemaitre, etc. Elles furent numérotées 2-150 C, sans changement du numéro d'ordre.

Toutes ces machines étaient réformées pour 1961.

Par un marché passé en septembre 1924 avec la SACM à Graffenstaden,

## LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Simple expansion · 3 cylindres · surchauffe

CONSTRUCTION

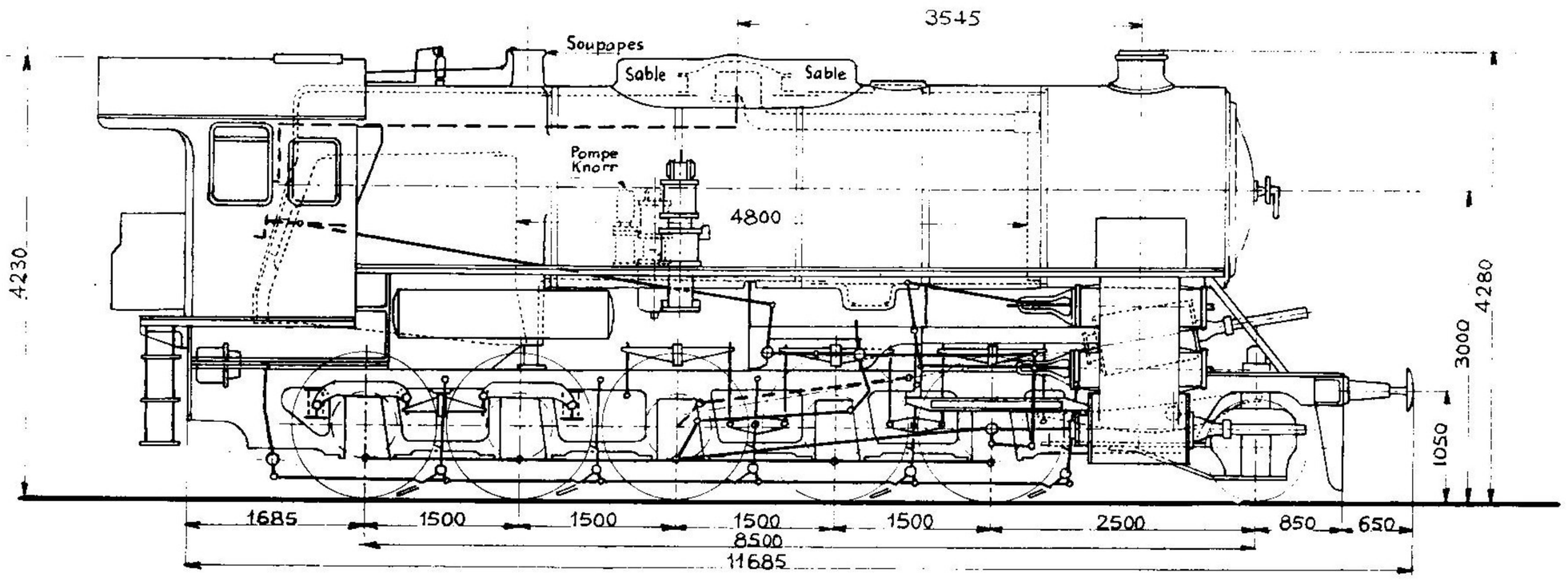
HENSCHEL - SACM Graffenstaden - 1917. 1920

Origines: - Chemins de fer d'Alsace Lorraine série **G 12** nos 5563 - 5680
- Cie de l'EST (Armistice 1918) série **XIII** nos 5151 - 5159 mutées à l'AL avant 1938 et devenues 5681 - 5689
Toutes réformées en 1958

**1 - 150 - C**

**563 à 689**

A l'armistice 1945, la SNCF a récupéré 9 locomotives identiques, non inventoriées, numérotées 1.150 C 808 à 897




| | | |
|---|---|---|
| Surface de grille: 3,90 m²<br>Surface de chauffe: 195 m²<br>Surface de surchauffe: 68 m²<br>Nombre d'éléments: 34<br>Timbre: 14 Hpz | **Roues**: 100 cm et 140 cm<br>3 cylindres. Diamètre 57 cm. Course 66 cm<br>Poids: Vide 86 T. En charge 93 T. Adhérent 80 T.<br>Puissance 1770 cv. Effort de traction 21,5 T.<br>Vitesse maxima en service: 65 Km h | Alimentation en eau: 2 injecteurs et un ensemble KNORR.<br>Longerons châssis en barres. Foyer BELPAIRE. Conduite à D<br>Echappement fixe (quelques KYLCHAP). Bissel KRAUSS<br>Quelques variantes: compresseur bicompound. 2 sablières<br>Tenders 3 essieux 20 - D 563 à 689 |

## LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Simple expansion 3 cylindres Surchauffe

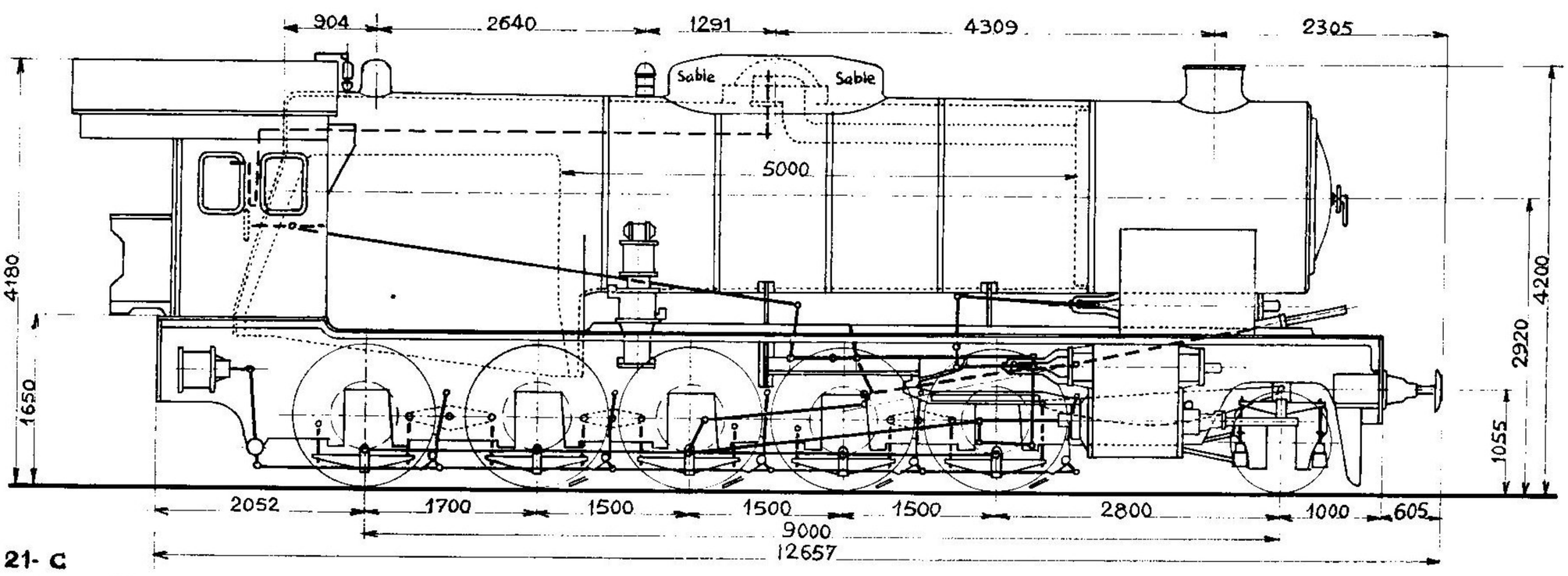
CONSTRUCTION:

HARTMANN (Allemagne) 1917

Origine: Compagnie des Chemins de fer de l'EST
Série XIII nos 5201 à 5206
ex. Saxe série XIII h. nos de 1165 à 1183 acquises au titre Armistice 1918
toutes reformées en 1952

**1 - 150 - D**

**201 à 206**




**Tenders 21 - C**

| | | |
|---|---|---|
| Surface de grille: 3,27 m²<br>Surface de chauffe: 211,3 m²<br>Surface de surchauffe: 73,1 m²<br>Nombre d'éléments: 32<br>Timbre: 14 hpz | **Roues**: 1,00 et 1,40 m<br>Cylindres: (3) Diamètre: 56 cm. Course 66 cm<br>Poids: Vide 87,6 T. Chargé 92 T. Adhérent 83,6 T<br>Puissance: 1700 cv. Effort de traction: 31 T.<br>Vitesse maxima en service: 70 Km h. | Conduite à droite. Alimentation en eau: 2 injecteurs<br>Distributeurs cylindriques admettant par les bords intérieurs<br>Distributions WALSCHAERTS conjuguées (renvois sur le cylindre médian des 2 cylindres extérieurs)<br>(es locomotives ont servi de prototypes aux **150 E** |

## LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Simple expansion 3 cylindres Surchauffe

CONSTRUCTION

SACM. Fives Lille. Blanc Misseron. de 1924 à 1930

Origine : Cie des C de F de l'EST

Série XIII, nos 5211 à 5235, puis 150 001 à 25, et à 150 195

Reproduction des 5201 à 5205 (150-D) Armistice 1918.

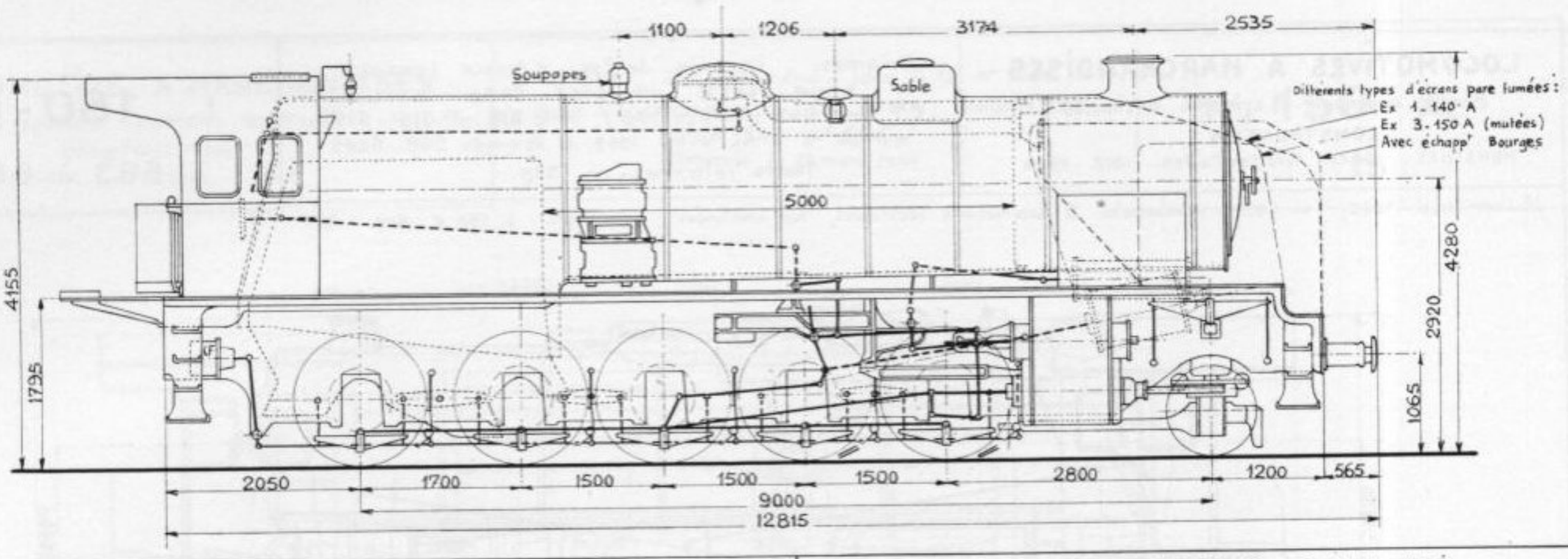
10 machines construites pour l'ex ETAT (150 001 à 10 puis 150 A)

8 machines mutées à l'EST en 1951 (150 E 196 à 203)

Dernière machine radiée : 150 E 173, le 26.1.1963

# 1.150-E

## 1 à 195 et 196 à 203




| | | |
|---|---|---|
| Surface de grille : 3,25 m² | Roues : 92 cm et 140 cm | Alimentation : Injecteur ordinaire et METCALFE. Quelques ACFI |
| Surface de chauffe : 203,4 m² | 3 cylindres. Diamètre : 56 cm. Course 66 cm | Echappement à trèfle. Quelques machines munies de l'échap' BOURGES |
| Surface de surchauffe : 81 à 85 m² | Poids. Vide : 88 T. Chargé : 98 T. Adhérent : 83,5 T | Tiroirs cylindriques. Tiroir médian commandé par renvois des extérieurs |
| Nombre d'éléments : 32 | Puissance : 1750 cv. Effort à 100 % : 31 T. | 8 machines munies de stoker. Conduite à G. Frein W |
| Timbre : 14 Hpz | Vitesse maxi : 70 km h. | Tenders : TI 22 B. 25 C. 32 A. B. 21 F. 25 A |

l'Est s'engageait, à son tour, dans l'utilisation des Décapod, avec les locomotives 5211 à 5235, devenues ensuite 150 001 à 150 025 et qui étaient totalement différentes des machines citées précédemment : l'Est s'était borné à reproduire, avec quelques variantes, des locomotives qu'il avait reçu, au titre de l'Armistice 1918, des chemins de fer saxons, série XIII h, numéros saxons de 1165 à 1183, et numérotées à l'Est 5201 à 5206, puis SNCF 150 D 201 à 206 (réformées pour 1952).

Ces machines, aux dimensions imposantes, très puissantes, mais limitées à 70 km/h avec leurs roues de 1,40 m, étaient à simple expansion et 3 cylindres manivelles calées à 120°, distributeurs cylindriques, le distributeur médian étant commandé par renvois des distributeurs extérieurs, surchauffe.

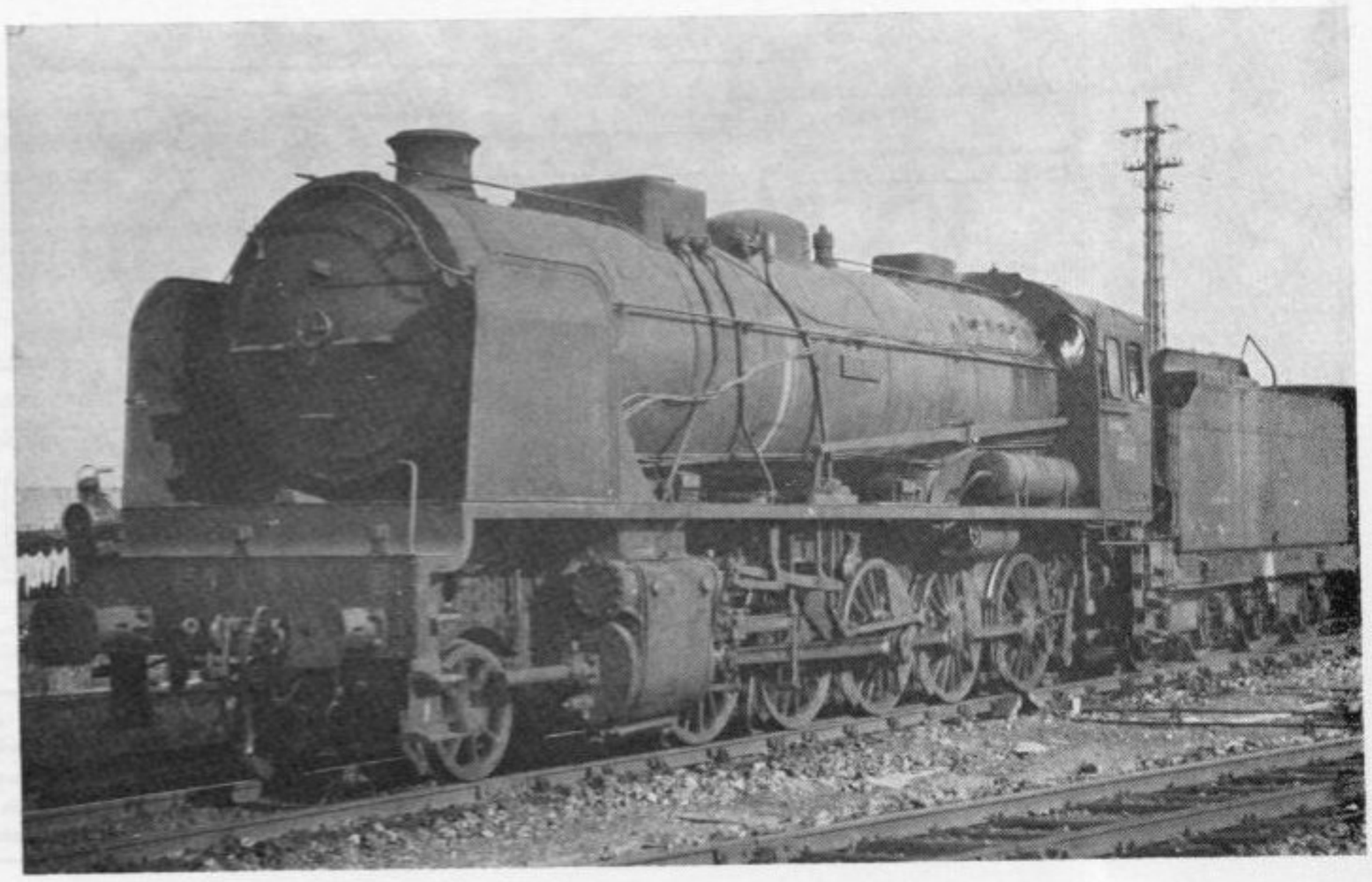
La série totale — 150 001 à 150 195 — fut construite jusqu'en 1930. Ce fut la plus importante série de Décapod des chemins de fer français. 8 d'entre elles reçurent des stokers pour l'alimentation automatique en combustible ; il était prévu d'en équiper toute la série, mais ce projet est resté sans suites. Par contre, un certain nombre de machines furent munies de l'échappement Bourges (trèfle à six jets) que l'Est a appliqué sur la plupart des machines modernes, et reçurent, de ce fait, une cheminée différente et des grands écrans pare-fumées.

Devenues 150 E 1 à 195 à la SNCF, ces locomotives se sont brillamment comportées à la remorque principalement des lourds trains de minerai du bassin lorrain (dépôts de Conflans, Audun, Le Roman, Longuyon, Lumes, Nohon...).

La dernière — la 150 E 173 — fut réformée le 26 janvier 1963.

Il convient également de signaler que les 150 E Est étaient équipées de l'attelage TI, rigide, entre machine et tender

3-150.A-5, septembre 1945.



## LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Simple expansion 3 cylindres Surchauffe

CONSTRUCTION

SACM. Fives Lille. Blanc Misseron. de 1924 à 1930

Origine : Cie des C de F de l'EST

Série XIII, nos 5211 à 5235, puis 150 001 à 25, et à 150 195

Reproduction des 5201 à 5205 (150-D) Armistice 1918.

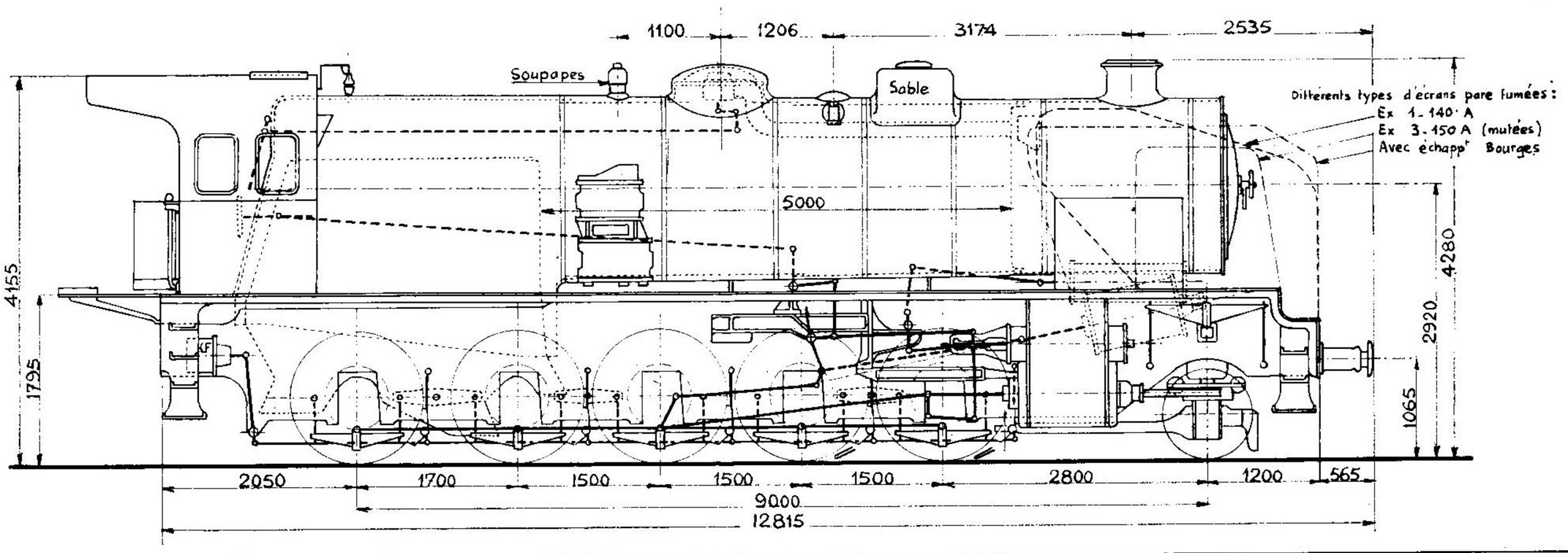
10 machines construites pour l'ex ETAT (150 001 à 10 puis 150 A)

8 machines mutées à l'EST en 1951 (150 E 196 à 203)

Dernière machine radiée : 150 E 173, le 26-1-1963

# 1 . 150 - E

## 1 à 195 et 196 à 203




| | | |
|---|---|---|
| Surface de grille : 3,25 m² | Roues : 92 cm et 140 cm | Alimentation : Injecteur ordinaire et METCALFE . Quelques ACFI |
| Surface de chauffe : 203,4 m² | 3 cylindres . Diamètre : 56 cm. Course 66 cm | Echappement à trèfle . Quelques machines munies de l'échap' BOURGES |
| Surface de surchauffe 81 à 85 m² | Poids . Vide : 88 T. Chargé : 98 T. Adhérent : 83,5 T | Tiroirs cylindriques . Tiroir médian commandé par renvois des extérieurs |
| Nombre d'éléments 32 | Puissance : 1750 cv . Effort à 100 % : 31 T. | 8 machines munies de stoker. Conduite à G. Frein W |
| Timbre : 14 Hpz | Vitesse maxi : 70 km h. | Tenders : TI. 22 B . 25 C . 32 A . B . 21 F . 25 A |

l'Est s'engageait, à son tour, dans l'utilisation des Décapod, avec les locomotives 5211 à 5235, devenues ensuite 150 001 à 150 025 et qui étaient totalement différentes des machines citées précédemment : l'Est s'était borné à reproduire, avec quelques variantes, des locomotives qu'il avait reçu, au titre de l'Armistice 1918, des chemins de fer saxons, série XIII h, numéros saxons de 1165 à 1183, et numérotées à l'Est 5201 à 5206, puis SNCF 150 D 201 à 206 (réformées pour 1952).

Ces machines, aux dimensions imposantes, très puissantes, mais limitées à 70 km/h avec leurs roues de 1,40 m, étaient à simple expansion et 3 cylindres manivelles calées à 120°, distributeurs cylindriques, le distributeur médian étant commandé par renvois des distributeurs extérieurs, surchauffe.

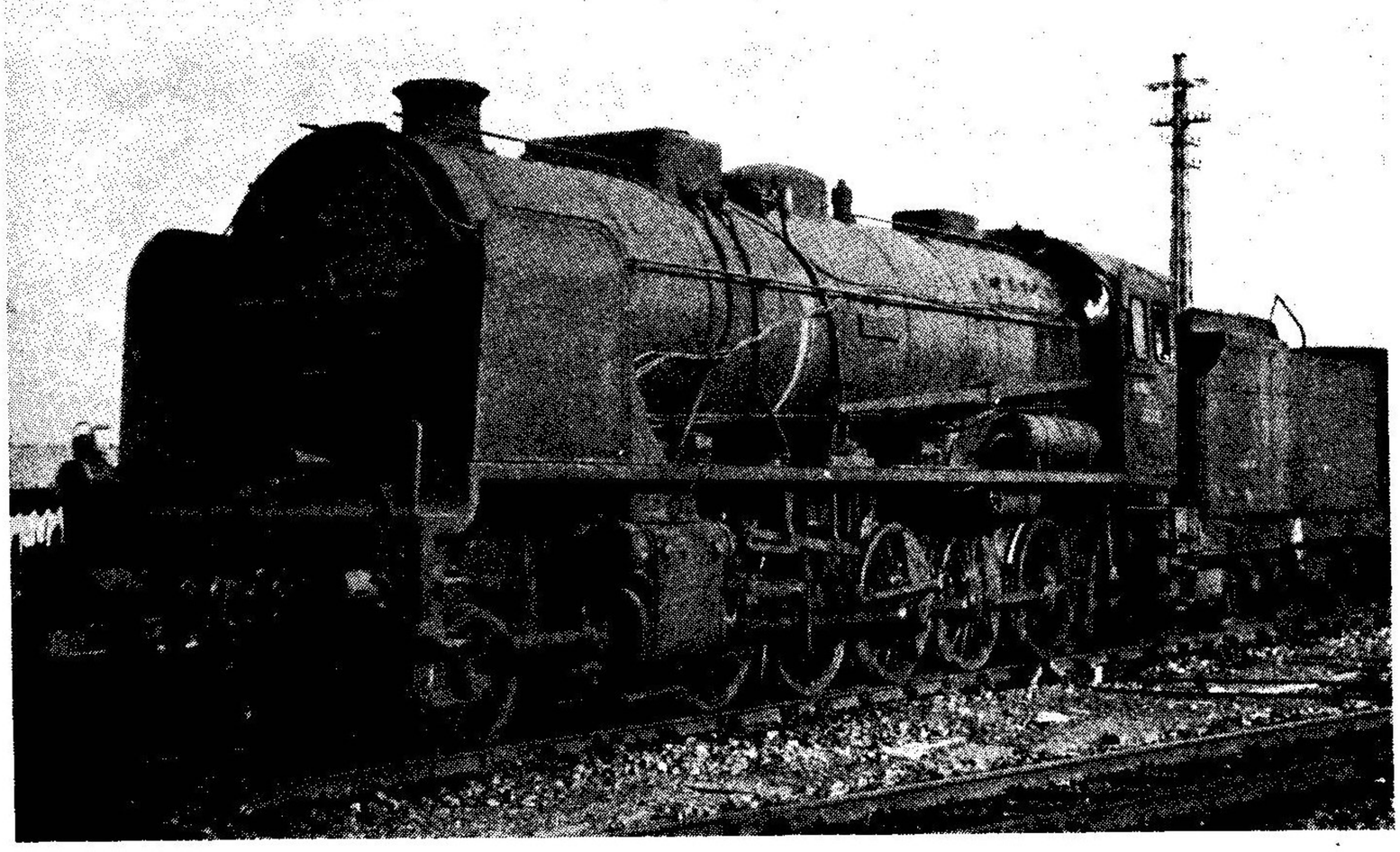
La série totale — 150 001 à 150 195 — fut construite jusqu'en 1930. Ce fut la plus importante série de Décapod des chemins de fer français. 8 d'entre elles reçurent des stokers pour l'alimentation automatique en combustible ; il était prévu d'en équiper toute la série, mais ce projet est resté sans suites. Par contre, un certain nombre de machines furent munies de l'échappement Bourges (trèfle à six jets) que l'Est a appliqué sur la plupart des machines modernes, et reçurent, de ce fait, une cheminée différente et des grands écrans pare-fumées.

Devenues 150 E 1 à 195 à la SNCF, ces locomotives se sont brillamment comportées à la remorque principalement des lourds trains de minerai du bassin lorrain (dépôts de Conflans, Audun, Le Roman, Longuyon, Lumes, Nohon...).

La dernière — la 150 E 173 — fut réformée le 26 janvier 1963.

Il convient également de signaler que les 150 E Est étaient équipées de l'attelage TI, rigide, entre machine et tender

3-150.A-5, septembre 1945 .



(un prolongement du châssis du tender s'articulant sur une grosse cheville portée par le châssis de la machine) et de la plateforme Mestre. Elles furent toutes, sur le tard, équipées de pare-fumées provenant de 140 A réformées.

En 1930, le réseau de l'Etat ayant besoin de machines puissantes pour la remorque des trains de minerai du bassin de Normandie, commanda, après essais satisfaisants d'une 150 Est, 10 machines absolument identiques, qui furent numérotées 150 001 à 150 010, puis 150 A 1 à 10 à la SNCF Ouest. Ces machines ont effectué un service très satisfaisant, aux dépôts de Mézidon et Cholet, puis d'Achères (grande ceinture). Deux d'entre elles ont été détruites par faits de guerre, et les 8 machines restantes ont été mutées à l'Est en 1951, où elles sont devenues 150 E 196 à 203.

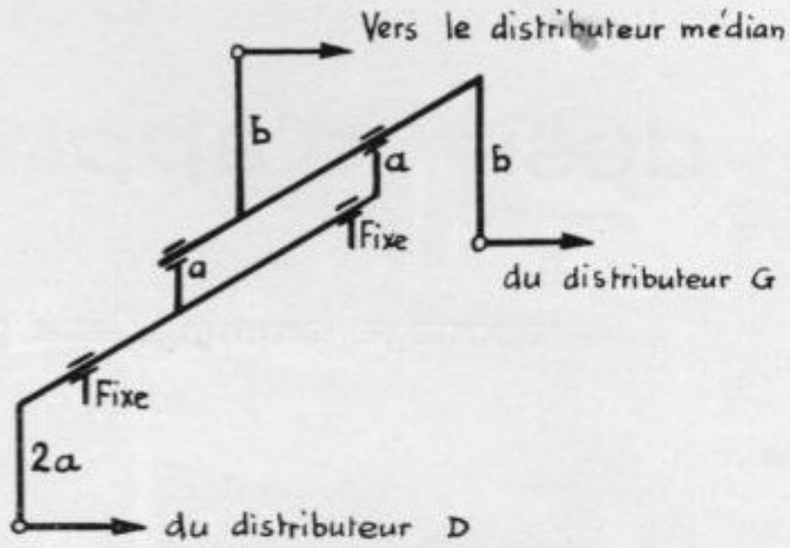



**Schéma de la commande du distributeur médian sur les locomotives 150.A B, C, D, et E Est et 150.A Ouest.**

L'Etat algérien reçut également des locomotives identiques, mais avec la conduite à droite.

**(A suivre : 150. P, locomotives armistices)**

## Jean GILLOT n'est plus...

**C'est avec une profonde tristesse que nous apprenons le décès subit de Jean GILLOT, victime d'un accident de la route, le 25 Septembre alors qu'il se déplaçait pour apporter son précieux concours à une exposition de chemin de fer. Nous ne pourrons jamais dire à quel point Loco-Revue et ses lecteurs ont apprécié sa collaboration si empreinte de compétence et de précision. Sa rigueur intellectuelle jointe à une cordialité attachante faisait de lui un auteur brillant et un homme à l'amitié recherchée. Elève d'André CHAPELON à l'Ecole Centrale, cheminot exemplaire, il avait une profonde connaissance du chemin de fer et tout particulièrement de la locomotive à vapeur, comme ses nombreux écrits en feront toujours foi et perpétueront son souvenir parmi nous.**

# André CHAPELON

**C'est un grand nom de la vapeur en France et dans le monde. Nous employons volontairement le présent car s'il conviendrait de parler d'André Chapelon au passé, puisqu'il vient de nous quitter, nous autres, ses admirateurs, ses enthousiastes, nous continuerons à parler de lui au présent parce que son œuvre, partout présente autour de nous à travers ses admirables locomotives avec lesquelles nous vivons tous les jours comme modélistes ferroviaires, nous accompagnera éternellement.**

**Il y a une dizaine d'années, lors de l'un des premiers reportages que nous faisions pour Loco-Revue chez Alix Combelle qui hébergeait si généreusement l'A.V.C.F. à Follainville, nous nous promenions avec un carnet de notes en main et un appareil photographique. Des membres de l'A.V.C.F. nous accompagnaient et nous présentaient les chefs d'œuvre en voie de 2 1/2, 3 1/2, et 5 pouces et leur très légitimement fiers auteurs. Nous vîmes alors un groupe d'amateurs entourant un monsieur qui allait d'une locomotive à une autre et qui parlait. On l'écoutait avec respect et pourtant, à première vue, rien ne semblait, au moins dans l'apparence de ce monsieur, justifier un tel respect ni même la présence d'une telle cour autour de lui. Plutôt petit, vêtu d'un long imperméable et coiffé d'un chapeau très anonyme, ce monsieur évoquait la simplicité, la discrétion.**

**"Qui est-ce ?**

**"Comment, me répondit-on avec stupeur et même avec une sorte d'indignation, vous ne le reconnaissez pas ?**

**"Mais non...**

**"Mais c'est André Chapelon !"**

**Il nous fallut quelques secondes pour réaliser...**

**"Vous voulez dire : André Chapelon, le... celui qui... celui des Pacific P.O., de la Chapelon Nord, de la 141 P... celui-là ?**

**"Mais oui ! Il n'y en a qu'un !"**

**Et c'est vrai : il n'y en avait qu'un. Il n'y a eu qu'un André Chapelon, un génie de cette dimension et nous avions, à ce moment-là tant de peine à croire que tant de renommée, tant de succès, tant de créativité pouvaient apparaître comme cela, si modestement, au sein d'une réunion d'amateurs. Et, en plus, nous étions surpris de ce qu'un grand ingénieur, un professionnel, soit aussi et encore un amateur. Nous eûmes la chance de lui être présentés. Et vraiment ce contact fut très sympathique. Il nous regarda, pensant que nous avions une question à lui poser alors que nous ne voulions, finalement, que le voir, comme on veut voir ou toucher la main des hommes célèbres comme si l'on allait saisir quelque chose relevant de l'éternité, de l'histoire ou de l'universel. Une question embrouillée, stupide peut-être, embarrassée et hâtive me vint aux lèvres, poussée plus par l'émotion que par la réflexion : "Comment avez-vous fait, Monsieur Chapelon..."**

**"Pour faire quoi ?"**

**"Pour faire vos locomotives ?"**

**Il répondit avec indulgence que c'était une excellente question. Et, aussitôt, avec une maîtrise extraordinaire, il fit un long exposé sur son œuvre. Il expliqua comment il avait réfléchi en thermodynamicien, comment il avait pénétré les secrets du fonctionnement physique d'une locomotive et les difficultés qu'il avait eues à faire triompher son point de vue. Il fut écouté et nous sommes surs que de nombreuses notes furent prises par des amateurs.**

**Il nous demanda ensuite si nous écrivions bien dans Loco-Revue car, justement, il avait relevé "quelques petites choses à rectifier" et désirait écrire à ce sujet à la rédaction. Nous ne savions pas que la revue avait un tel lecteur et ceci contribua à nous prendre encore plus au sérieux, et à nous promettre de ne jamais rien écrire sans vérifier les détails techniquer dans un bon livre.**

**Nous avons eu le bonheur de le rencontrer deux fois après, la deuxième et dernière fois étant au Salon de la Bastille. Il était venu et il promenait un regard sévère et malicieux, connaisseur et indulgent. Et, là aussi, il enseignait encore à une cour d'amateurs avides, ou, disons-le, d'élèves. Car André Chapelon a été un grand ingénieur, mais aussi un grand professeur : l'aboutissement du savoir n'est-il pas, en effet, de laisser derrière lui un enseignement ? C'est ce que André Chapelon laissera, plus encore qu'un souvenir.**

C. Lamming.

**A. Chapelon au régulateur de la machine de tête sur le "Petit train des Oiseaux" de M. Cougoureux à Orgueil.**